

erschienenen Monographie war. Der sprachliche Nationalismus hielt seiner Meinung nach am Anfang des 19. Jahrhunderts die Reform der vorhandenen Umstände (Wirtschaft, Politik, Kultur) für nötig, aber ohne die Berührung der historischen Institutionen. Demgegenüber sah die „Progression“ eben in der radikalen Abschaffung der historisch-traditionellen Formationen eine unentbehrliche Bedingung des Fortschritts. Csáky versucht seine These zu mäßigen, die Dichotomie, die er aufstellt, ist aber dennoch zu stark und die Rolle der „Progression“ sogar zweifach überbetont. Einerseits in Hinsicht ihres wirklichen Gewichts, andererseits der politischen Realität ihrer Vorstellungen, in einer Epoche, deren Hauptproblem die Verschärfung der österreichisch-ungarischen Beziehungen war. Die Kategorie des „konservativen Lagers“ ist zu

breit, sie umfaßt, die wenigen Vertreter der nichtungarischen Progression ausgenommen, alle Richtungen. Trotz all dieser Einwände ist aber die Studie von Csáky eine der interessantesten im Band.

Aus den bisher gesagten ist es vielleicht klar geworden, daß der Fachmann und der sich einfach für die Geschichte interessierende Leser einen Band in die Hand bekommt der einen breiten Überblick von einer an Problemen sehr reichen Epoche bietet: von der Geschichte der Wirtschaft, der Gesellschaft, der Kultur und der Mentalität im 18. Jahrhundert. Das muß auch dann betont werden, wenn es noch nützlicher gewesen wäre, nicht miteinander nur locker zusammenhängende sondern die gleichen Probleme beiderseitig analysierende Arbeiten in den Band aufzunehmen.

JÁNOS POÓR

ANDRÁS GERGELY

EINE WIRTSCHAFTSPOLITISCHE ALTERNATIVE IM REFORMZEITALTER

DIE FIUMANER EISENBAHN

EGY GAZDASÁGPOLITIKAI ALTERNATÍVA A REFORMKORBAN

A FIUMEI VASÚT

BUDAPEST, AKADEMIE VERLAG. 1982. 167 S.

„Ich sehe in der Fiumaner Eisenbahn nicht das einzige Mittel der Wohlfahrt meines Vaterlands..., aber halte sie unter den notwendigen Mitteln für ein Bindeglied, ohne welches die Kette nicht zustandekommen kann.“

(Lajos Kossuth, Pesti Hírlap, 3x. Dezember 1845).

Die Pläne, die nach besseren Verkaufsmöglichkeiten des ungarischen Getreides außerhalb des Habsburgerreiches suchten, beschäftigten die ungarischen Politiker schon am Ende des 18. Jahrhunderts. Die Bedeutung der Aufgabe bestand im eigenartigen Charakter der kapitalistischen Umwandlung in Ungarn, infolge dessen den Produkten der Landwirtschaft im Prozeß der Kapitalakkumulation eine entscheidende Rolle zukam. Die wegen des schlechten Verkehrs hochgesprungenen Transportkosten schwächten die Konkurrenzfähigkeit des ungarischen Getreides so sehr, daß

es in den 20er Jahren vom italienischen Markt verdrängt wurde. Das Anhalten dieses ungünstigen Prozesses erforderte rasche Maßnahmen, vor allem den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen dem in der Getreideproduktion führenden Landesteil und Fiume, dem einzigen Seehafen Ungarns.

Das Werk von Gergely untersucht sowohl die Herausbildung der Konzeption des Ausbruchs aus der relativen wirtschaftlichen Isoliertheit, der Einschaltung in den Weltmarkt, als auch den Kampf für die Annahme dieser Pläne. Er stellt das Bauprogramm, das einen auf den landwirtschaftlichen Export gegründeten selbständigen Außenhandel ermöglichen wollte, als eine wirtschaftspolitische Alternative der Entfaltung hin, welche auf die die ständische Gravaminalpolitik weit überholende merkantile Oppositiosrichtung in vieler Hinsicht förderlich war. Das Wirtschaftsprogramm bildete ein wichtiges Element der liberalen Reformbestrebungen, und lenkte die Aufmerksamkeit, manchmal in das Zentrum der partei-

politischen Kämpfe gerückt, auf bedeutende gesellschaftliche Probleme.

Nach der Einleitung, wo der Autor die Lage des Seehandels und der kontinentalen Verbindung mit Fiume untersucht, weist er auf diejenigen, in den dreißiger Jahren entstandenen Fragen hin, deren optimale Lösung selbst in den späteren Jahrzehnten unmöglich war. Die Linie Wien-Triest durch den westlichen Teil Transdanubiens führen, oder eine direkte Eisenbahnverbindung mit Fiume herstellen? Im letzteren Fall mit Pester oder Vukovarer Ausgangspunkt? Den Bau aus privater Kraft oder mit staatlicher Unterstützung verwirklichen – so formten sich die heftigen Diskussionen auslösenden gegenteiligen Standpunkte. All das zeugte eindeutig davon, daß eine Revision der ungarischen Verkehrspolitik unverzüglich wurde, und unterstützte die Ansicht von Deák, nach der „die heimische Eisenbahn keine Frage der Prosperität, sondern einfach des Überlebens war.“

Gergely analysiert die Eisenbahnpläne als einen Teil des liberalen national-gesellschaftlichen Reformprogramms. Er stellt fest, daß diejenigen, die gegenüber der ungünstigen Arbeitsteilung innerhalb des Reichs nach einer Alternative forschten, den entsprechenden Zugang zum Meer auf dem Mündungsgebiet der Donau oder an der Adria suchen mußten, und da die untere Donau unter fremder Oberhoheit stand, nur mit der zweiten Möglichkeiten rechnen konnten. Die Vorstellungen des liberalen Lagers legte am prägnantesten Kossuth in der Pesti Hírlap zwischen September 1842 und August 1843 dar. Der Leiter der Opposition faßte den Ausbau des selbständigen Handels nicht als Selbstzweck, sondern als einen Förderer der heimischen Kapitalakkumulation auf, suchte die entsprechenden Rahmen des Eisenbahnbaus im staatlichen Unternehmen, war aber auch nicht gegen die Lösung der Zinsengarantie. Er hielt den Bau der Linie Debrecen-Pest bzw. Fiume gleichermaßen wichtig, betonte jedoch die Priorität der letzteren. Dafür sprachen seiner Meinung nach die wirtschaftliche Notwendigkeit der Vorbeugung des Baus der Linie Wien-Triest, die außenpolitischen Erwägungen eines voraussichtlichen englisch-russischen Krieges und Möglichkeit der Verbesserung der kroatisch-ungarischen Beziehungen.

Das Werk stellt Debatten des Landtags im Jahre 1844 über den Eisenbahnbau ausführlich dar. Da die positive Stellungnahme der unteren Tafel durch die Abgeordneten-

wahlen gesichert wurde, entfaltete sich die eigentliche Diskussion an den Sitzungen der oberen Tafel. Die Beratungen der Herrenhausmitglieder schlossen mit einem überraschenden Ergebnis: die konservative Taktik wurde von den wirtschaftlichen Interessen der Aristokratie weggefeht, und der brave Auftritt von Lajos Batthyány und László Teleki, sowie die merkwürdige Rolle von Ferenc Tihanyi, eines Grafen aus dem Komitat Temesch, trugen viel zur Annahme der liberalen Initiative bei. Der über den staatlichen Bau entscheidende Parlamentsbeschluß warf zugleich wichtige gesellschaftspolitische und verfassungsrechtliche Probleme auf: durch den Plan, der die notwendigen Summen aus Steuern zu decken versuchte, wurden nämlich die ständischen Privilegien des Adels verletzt, und die Verwaltung der Staatsanleihe warf die für Wien vorläufig unverdauliche Frage der Verantwortlichkeit auf.

Széchenyi, der Vukovár gegenüber für den Ausgangspunkt Pest auftrat, und in Minderheit gedrängt wurde, versuchte die Zeit zu ziehen, den Anschein erweckend, als ob er absichtlich den Sturz des Gesetzentwurfes angestrebt hätte, und schuf mit der Verschleppung der Debatte auch die Möglichkeit der Verweigerung der königlichen Sanktionierung.

„Der Weg der Verwirklichung der auf den heimischen Foren angenommenen Eisenbahn lief dermaßen ohne institutionelle Unterstützung unausweichlich auf gesellschaftliche Gebiete.“

Nach dem Landtag konzentrierte die Leitung der Reformopposition auf die praktischen Fragen, und es schien so, daß man durch die Zustandebringung der sich zum Eisenbahnunternehmen vereinten Gesellschaft „Vukovar-Fiume“, und durch ausländischen Aktienvorbestellungen bis zum Ende 1845 die aus Kapitalknappheit stammenden Schwierigkeiten bewältigen kann. Die technischen Vorarbeiten begannen unter der Leitung des vom Statthalterrat offiziell designierten Experten. Der mittlerweile an die Spitze der Verkehrsabteilung des Statthalterrats ernannte, jedoch über kein selbständiges Programm verfügende Széchenyi zeigte auch weiterhin ein widerspruchsvolles Verhalten: er versuchte die Regierung und die Gesellschaft gegeneinander auszuspielen, und ließ die angefangenen Arbeiten mit Amtsgewalt einstellen. Mit seinen Machenschaften hinter den Kulissen betrieb er, um dadurch die Aktienbesitzer

abzuschrecken, die Verkündung einer Regierungspropaganda, mangels eigener Vorstellungen unterstützte er aber alle andere Pläne.

Ende 1847 trat der letzte Ständetag in der drückenden Atmosphäre der die Schwierigkeiten des Unternehmens vertiefenden europäischen Geldkrise zusammen. Hier rückte neben den epochalen Aufgaben der bürgerlichen Umwälzung plötzlich die Sache des Eisenbahnbaus zu einer entscheidenden Frage vor. Am 25. Januar 1848 unterbreitete Lajos Kovács seinen von Széchenyi inspirierten und die liberalen Vorstellungen zusammenfassenden Entwurf mit den Titel: „Vorlage über die Regelung des ungarischen Verkehrswesens“. Dieses Programm, das mit einem von Pest ausgehenden, aus vier Hauptlinien bestehenden Grundnetz operierte, nannte die „Vukovar-Konzeption“, welche die Linie durch von Nationalitäten bewohnten Gebiete führen wollte und allen Plänen der Zentralisierung um Pest widersprach, einen großen Irrtum, und ließ zugleich die Eisenbahnverbindung der wichtigsten Gebiete des landwirtschaftlichen Exports, die der Batschka, des Banats und der Theißgegend unbeachtet.

Gergely hält die gründlich vorbereitete Aktion nicht für die letzte Schikane der Schwarzgelben – wie es damals Kossuth tat –, sondern für eine Bestrebung der mäßigen Liberalen, vor allem der Zentralisten, die durch die Einbeziehung von Széchenyi eine starke Mittelpartei bilden wollten. Er sieht das eigentliche Ziel der von Pest geleiteten Gruppen um Eötvös darin, daß sich ihre Mitglieder, das Regierungssystem der teilweisen Verantwortung herstellend, für dessen Beamten, für die wichtigste Garantie der politischen Stabilität ausgeben, und da-

durch auf die Leitung der Außenpolitik einen größeren Einfluß haben (vgl. mit dem Ausgleich von 1867). Man schlug also Széchenyi Ablehnung der Kompromißversuche von Kossuth vor, damit der in die Vukovar-Konzeption hineingezwungene Politiker von seiner Basis abgetrennt werden kann.

Die Verdienste von Gergely kommen besonders in denjenigen Kapiteln zur Geltung, die den taktischen Kampf des von den Zentralisten beeinflussten Széchenyi und von Kossuth vor der Öffentlichkeit des Preßburger Landtags und der Wiener Regierung sowie hinter den Kulissen, durch eine genaue Rekonstruktion der einander kreuzenden und ergänzenden Prozesse darstellen. Fragen und Abtworten, straffe Parallelen steigern die Dynamik des Vortrags und geben außer dem Wesen der Debatte auch deren gespannte Atmosphäre zurück.

Es ist bekannt, daß die revolutionäre Welle in Europa den Versuch von Széchenyi zu einer Episode degradierte. Die Zentralisten wurden der Unzeitmäßigkeit ihrer Politik früh gewahr. Széchenyi bot noch seine Dienste erfolglos in Wien an, aber bald reiheten sie sich alle hinter der Regierung von Batthyány. Der Artikel der Gesetzte von 1848 paßte den Plan der Staatsbahn an die Erfordernisse der politischen Zentralisierung und bestimmte, auch die Industrieentwicklung der 40er Jahre, die Möglichkeit einer von Staat angespornten Industrialisierung vor Augen haltend, über den Bau der Linie Pest-Fiume.

Nach der Niederlage der Revolution ging das Erbe des Reformzeitalters verloren, und der Bau der geplanten Linie wurde erst im Jahre 1889, im Dienst einer völlig neuen Konzeption beendet.

GÁBOR ERDÖDY